



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 65]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 21, 2017/फाल्गुन 2, 1938

No. 65]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 21, 2017/PHALGUNA 2, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 10 फरवरी, 2017

सं. टीएमपी/79/2016-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोलकाता पत्तन न्यास में हल्दिया डोक कॉम्प्लेक्स तदर्थ आधार पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुमोदित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/79/2016-केओपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(फरवरी 2017 के 8 वें दिन पारित)

यह मामला हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अग्रेषित की है। तत्पश्चात्, एमओएस ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन, अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर 2016 और 17 अक्टूबर 2016 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। एमओएस ने इस अति तत्काल मानने की सलाह देते हुए इस प्राधिकरण को नीति निदेश रूप में दिशानिर्देश जारी किए हैं।

2.2. एमओएस द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 15 नवम्बर 2016 को राजपत्र सं. 407 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे और 21 नवम्बर 2016 को सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया था।

3. इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 नवम्बर 2016 द्वारा एचडीसी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था। हमारे अनुरोध पर, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 दिसम्बर 2016 द्वारा अपने बोर्ड के अनुमोदन, मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानकों की प्रति भेजी थी।
4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी प्रस्ताव दिनांक 18 नवम्बर 2016 और अनुवर्ती पत्र दिनांक 20 दिसम्बर 2016 की एक-एक प्रति हमारे पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2016 द्वारा स्टीवडोर एसोसिएशनो सहित संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को 6 जनवरी 2017 तक उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए अग्रेषित की गई थी। अभी तक हमें किसी भी उपयोक्ता संगठन से टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं। संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई अभी निर्धारित की जानी है। संयुक्त सुनवाई कार्यवाहियों से निकलकर पत्तन की ओर से कुछ कार्रवाई बिन्दु हो सकते हैं। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण के अंतिम विचार के लिए मामला तैयार करने में कुछ और समय लगेगा।
5. इसलिए, और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई करने का निदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालनों और कार्यनिष्पादन मानकों के लिए यथा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अंतरिम दर के रूप में अनुमोदित करने और परामर्श कार्यवाही के पूरा होने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने का निर्णय लिया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदर्थ आधार रूप में अंगीकृत अंतरिम दर ऐसी ही मान्यता दी जाएगी। तदर्थ दर और अंतिम दर के बीच भिन्नता की स्थिति में रिफंड/वसूली, यदि कोई हो, का कोई प्रश्न नहीं होगा।
- 6.1. परिणमस्वरूप, और ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण **अनुबंध-I** रूप में संलग्न केओपीटी-एचडीसी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क अंतिम दरों के निर्धारण को लंबित रखते हुए पूरी तरह से तदर्थ आधार पर अनुमोदित करता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी।
- 6.2. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालन की शुरुआत से पहले, परिचालक दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभार एवं कार्यनिष्पादन मानक शामिल होने चाहिए। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, एक बार जब पत्तन के लिए विभिन्न घटकों के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं, तब यह सम्पूर्ण पत्तन पर एकसमान रूप से लागू होंगी जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा प्रतिष्ठानों द्वारा किए जाते हैं।
- 6.3. इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों से पहले ही परामर्श कर निर्णय ले चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी किए जाने के समय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त तय करते हुए प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए उसका कार्यान्वयन सुनिश्चित करेगा। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय पत्र सं. टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा सभी महापत्तनों और पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को संप्रेषित किया गया था। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन को सलाह देता है कि लाइसेंस जारी किए जाने के समय इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में बनाते हुए प्राधिकृत अलग-अलग स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर अधिकतम दरें लागू करे।
- 6.4. पत्तन से अनुरोध है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क लागू करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करे।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन- III/4/असा./ 431/16]

अनुबंध- I

कोलकाता पत्तन न्यास – हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क भाग I – परिभाषाएँ और सामान्य शर्तें

(I). परिभाषाएँ:

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). 'स्टीवडोरिंग' में पत्तन में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।

- (iv). 'तट प्रहस्तन' में हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है।
- (v). 'स्टीवडोर' पत्तनों में पोटों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगरगाह के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया हो।
- (vi). 'तट प्रहस्तन एजेंट' हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करने और प्राप्त करने, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए एक अधिकृत एजेंट है।

(II). सामान्य शर्तें:

- (i). पोत की हैसियत, जैसा सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा इसका प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). **पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
 - (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
 - (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
 - (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
 - (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
 - (क). विश्वव्यापी तथा तटीय परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचएससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
 - (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
 - (ii). तटीय चालन में * अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
* केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।
 - (ख). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (v). सभी प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किए जाएंगे।
- (vi). यह प्रशुल्क बीओटी /बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए किसी अन्य व्यवस्था हेतु लागू नहीं है जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है।
- (vii). यह प्रशुल्क एकसमान रूप से सम्पूर्ण पत्तन पर लागू होता है जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।
- (viii). (क). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।

- (ख). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी तरह, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
- (ग). प्राधिकृत एजेंट भी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसा युक्तिकरण उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत देता है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (घ). तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में किन्हीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा। लेबर के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (x). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित नहीं किया गया हो/सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है।
- (xi). जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार टीएमपी अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता रहेगा।
- (xii). प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परन्तु प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिकतम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (xiii). (क). वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के पैरा 2.10 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगा।
- (ख). तथापि, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुल्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इस दरमान के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।
- (ग). इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्यनिष्पादन मानक के ब्योरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रुख करेगा।
- (घ). महापत्तन न्यास कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का निर्धारण करेगा जो परिचालक द्वारा परामर्शदाता नियुक्त करते हुए अर्जित किया जाएगा यदि एक माह की अवधि में अपेक्षित हो।
- (ङ). परिचालक महापत्तन न्यास द्वारा परिचालक को इस लिखित पुष्टि पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए हैं।
- (च). यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं, परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.9 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- (xiv). सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और टीएमपी को भेजेंगे। टीएमपी द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।
- (xv). टीएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएमपी प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध-पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव भी बताया जाएगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अंतिम होगा।
- (xvi). विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे।
- (xvii). परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण पत्तन और टीएमपी दोनों द्वारा त्रैमासिक आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी होने की स्थिति में, पत्तन परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए अनुबंध में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

- (xviii). यदि किसी उपयोक्ता को टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है तो वह टीएमपी को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन पर जांच करवाई जाएगी और अपने निर्णय संबद्ध महापत्तन न्यास को दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास अनुबंध की करार शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- (xix). किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाण अथवा क्षमता की गणना में, 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (xx). उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xxi). एमओएस द्वारा जारी किए गए और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निदेश के अनुसार –
- (क). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर, के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है, वहां जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।

(जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)

भाग - II

एस.1. हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स पर कार्य कर रहे स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हें कोलकत्ता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया जाएगा, निम्नलिखित दरों से अधिक प्रभारों की वसूली नहीं करेगा:

एस.2. जलयान की क्रेन का उपयोग करते हुए कार्गो उतारने के लिए बर्थ में जलयान पर हैचों में उपस्कर की आपूर्ति तथा सेवा के लिए प्रभार।

एस.2.1. जलयान की क्रेन का उपयोग करते हुए शुष्क बल्क कार्गो उतारने के लिए बर्थ में जलयान पर हैचों में पेलोडर की आपूर्ति तथा सेवा के लिए प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दर प्रति टन (रु० में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला), मेट कोक, चूनापत्थर, मैगनीज अयस्क, लौह अयस्क फाइन्स और लम्पस, एमओपी, रॉक फास्फेट, सल्फर, विलंकर, जिप्सम, चीनी आदि।	10.00

एस.2.2. जलयान की क्रेन का उपयोग करते हुए शुष्क बल्क कार्गो उतारने के लिए बर्थ में जलयान पर हैचों में उपस्कर की आपूर्ति तथा सेवा के लिए प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दरें प्रति टन (रु० में)
1.	परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुर्जे	49.28
2.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	50.52
3.	स्टील कोइलें, एचआर कोइलें, डब्ल्यूआर कोइलें	21.66
4.	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स, पाइप और ट्यूबें	37.88

उपर्युक्त एस.2 के लिए टिप्पणी:

एस.2 के अधीन दरें, उपस्कर के उपयोग के वास्तविक समय पर ध्यान दिए बिना, बर्थ में जलयान से उतारे गए कार्गो की सम्पूर्ण मात्रा पर एकसमान रूप से लागू होंगी।

एस.3 तट प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रभार

एस.3.1 जलयान की क्रेन द्वारा उतारे गए और जेट्टी से सीधे परेषिती के परिसर में डिलीवरी किए गए शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालन हेतु प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दरें प्रति टन (रु० में)
1.	कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	35.71
2.	मेट कोक	37.99
3.	चूनापत्थर	32.45
4.	मैगनीज अयस्क	30.24
5.	लौह अयस्क फाइन्स और लम्पस	34.19
6.	एमओपी, रॉक फास्फेट, सल्फर	37.04
7.	विलंकर, जिप्सम	30.45
8.	चीनी	35.71

टिप्पणी: यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो सूची में शामिल नहीं किया गया है, तो केओपीटी उस कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं और प्रहस्तन की पद्धति के आधार पर उपर्युक्त कार्गो समूहों में से किसी के साथ कार्गो को वर्गीकृत करेगा।

एस.3.2 एमएचसी द्वारा उतारे गए और जेट्टी से सीधे परेषिती के परिसर में डिलीवरी किए गए शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालन हेतु प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दरें प्रति टन (रु० में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला), मेट कोक, चूनापत्थर, मैगनीज अयस्क, लौह अयस्क फाइन्स और लम्पस, एमओपी, रॉक फास्फेट, सल्फर, विलंकर, जिप्सम, चीनी आदि।	35.56

एस.3.3 जलयान की क्रेन द्वारा उतारे गए और पत्तन परिसर के भीतर स्थानांतरित तथा भंडारण क्षेत्र में भंडारित किए गए शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालन हेतु प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दरें प्रति टन (रु० में)
1.	कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला)	106.35
2.	मेट कोक	103.65
3.	चूनापत्थर	104.76
4.	मैगनीज अयस्क	90.07
5.	लौह अयस्क फाइन्स और लम्पस	110.40
6.	एमओपी, रॉक फास्फेट, सल्फर	101.08
7.	विलंकर,	88.15
8.	जिप्सम	98.30
9.	चीनी	97.42

टिप्पणी: यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो सूची में शामिल नहीं किया गया है, तो केओपीटी उस कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं और प्रहस्तन की पद्धति के आधार पर उपर्युक्त कार्गो समूहों में से किसी के साथ कार्गो को वर्गीकृत करेगा।

एस.3.4 एमएचसी द्वारा उतारे गए और पत्तन परिसर के भीतर स्थानांतरित तथा भंडारण क्षेत्र में भंडारित किए गए शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालन हेतु प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दरें प्रति टन (रु० में)
1.	सभी शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोकिंग कोयला, अन्य कोयला (सिवाय ताप कोयला), मेट कोक, चूनापत्थर, मैगनीज अयस्क, लौह अयस्क फाइन्स और लम्पस, एमओपी, रॉक फास्फेट, सल्फर, विलंकर, जिप्सम, चीनी आदि।	91.57

एस.3.5 जलयान की क्रेन द्वारा उतारे गए और पत्तन परिसर के भीतर स्थानांतरित तथा भंडारण क्षेत्र में भंडारित किए गए ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालन हेतु प्रभार।

क्र.सं.	घटक	दरें प्रति टन (रु० में)
1.	सभी बैग कार्गो जिसमें उर्वरक, खाद्यान्न, चीनी, नमक और अन्य घटक हो जिनका इकाई भार 50 कि.ग्रा. तक हो।	167.33
2.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	129.91
3.	स्टील कोइलें, एचआर कोइलें, डब्ल्यूआर कोइलें	55.70
4.	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स, पाइप और टयूबें	138.89
5.	परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुर्जे	172.48

टिप्पणी: यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो सूची में शामिल नहीं किया गया है, तो केओपीटी उस कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं और प्रहस्तन की पद्धति के आधार पर उपर्युक्त कार्गो समूहों में से किसी के साथ कार्गो को वर्गीकृत करेगा।

एस.3 के लिए टिप्पणी

- (i). जेट्टी से सीधे परेषिती के परिसर में कार्गो के स्थानांतरण/डिलीवरी के लिए, उपर्युक्त दर में प्रहस्तन एजेंट द्वारा (डिलीवरी के लिए) परिवहन की आपूर्ति शामिल नहीं है। इसकी व्यवस्था कार्गो के संबद्ध आयातक/निर्यातक/प्राप्तकर्ता द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर की जाएगी।
- (ii). बैग कार्गो (50 कि.ग्रा. तक भार वाला इकाई बैग) के मामले में, तट प्रहस्तन प्रभार में जेट्टी और भंडारण यार्ड के बीच कार्गो के परिवहन के लिए प्रहस्तनकर्ता एजेंट द्वारा ट्रकों की आपूर्ति, ऐसे परिचालन में ट्रक पर और से लदाई और उतराई सहित, शामिल है।

भाग – III

एस.4. हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स पर कार्य कर रहे स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हें कोलकत्ता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया जाएगा, निम्नलिखित उत्पादकता प्रतिमानकों का पालन करेगा और भाग II में प्रस्तावित अधिकतम दर उत्पादकता प्रतिमानकों को पूरा करने के अधीन है।

एस.4.1. उत्पादकता मानदंड – इस दरमान के अधीन दरों की वसूली के प्रयोजन के लिए, निम्नलिखित उत्पादकता स्तरों की उपलब्धि लागू होगी।

एस.4.1.1 शुष्क बल्क कार्गो

शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

एस.4.1.2 जलयान की क्रेन द्वारा प्रहस्तित ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	घटक	उत्पादकता मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1.	सभी बैग कार्गो, परियोजना कार्गो, मशीनरी, पुर्जे	150
2.	सीआर शीटें, एचआर प्लेटें, स्टील शीटें, स्टील स्लैब	256
3.	स्टील कोइलें, एचआर कोइलें, डब्ल्यूआर कोइलें	597
4.	स्टील बिलेट्स, स्टील ब्लूम्स, स्टील रेल्स, पाइप और टयूबें	195

एस.4.3. जेट्टी से कार्गो की निकासी हेतु मानदंड और इसकी अनुपलब्धि हेतु जुर्माना

एस.4.3.1. तट प्रहस्तन एजेंट को जेट्टी से कार्गो की निकासी स्टैक यार्ड से हटाते हुए अथवा जेट्टी से सीधे डिलीवरी द्वारा पोत की उतराई/लदाई के पूरा होने के समय से शुष्क बल्क कार्गो के मामले में 6 घंटे और ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में 2 घंटे का समय दिया जाएगा।

एस.4.3.2. यदि एजेंट एस.4.3.1 के अनुसार उक्त मानदंडों को अर्जित करने में विफल रहता है तो कार्गो निकासी के लिए प्रहस्तन एजेंट द्वारा लिए गए प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए उसे प्रारंभिक 6 घंटे/2 घंटे, जैसी भी स्थिति हो, की समाप्ति के बाद बर्थ किराया प्रभारों के दोगुना की दर से जुर्माना अदा करना होगा।

एस.4.3.3. यदि तट प्रहस्तन एजेंट 3 लगातार पोतों के लिए 6 घंटे/2 घंटे, जैसी भी स्थिति हो, के भीतर जेट्टी से कार्गो की निकासी में विफल रहता है तो अध्यक्ष किसी भी समय ऐसी अवधि के लिए लाइसेंस निलंबित कर सकते हैं जैसा वह उचित समझे अथवा लाइसेंस रद्द कर सकते हैं अथवा लाइसेंस के नवीकरण से इंकार कर सकते हैं।

टिप्पणी: एमएचसी बर्थ के मामले में, आखिरी एमएचसी चक्र का समय/पोत से आखिरी पे लोडर की उतराई, जैसी भी स्थिति हो, एचडीसी द्वारा यथा प्रमाणित कार्गो की उतराई के मामले में कार्य पूर्ण होने के समय रूप में माना जाएगा।

.....

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, the 10th February, 2017

No. TAMP/79/2016-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations on an adhoc basis at the Haldia Dock Complex at Kolkata Port Trust, as an interim arrangement, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/79/2016-KOPT

Kolkata Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 8th day of February 2017)

This case relates to a proposal received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at Haldia Dock Complex (HDC).

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016. Subsequently, the MOS vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 and 17 October 2016 has, under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Ports under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963. The MOS has issued the guidelines as policy direction to this Authority advising to treat it as most immediate.

2.2. In compliance with the direction issued by the MOS, this Authority has notified the Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations on 15 November 2016 vide Gazette No.407 and intimated to all the Major Port Trusts on 21 November 2016.

3. In this backdrop, the KOPT has, vide its letter dated 18 November 2016 filed a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at HDC. At our request, the KOPT has vide its letter dated 20 December 2016 has furnished copy of the approval of its board, draft scale of Rates and the Performance Standards.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the KOPT proposal dated 18 November 2016 and subsequent letter dated 20 December 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisations including Stevedores Associations vide our letter dated 22 December 2016 seeking their comments by 6 January 2017. Till date we have not received comments from any of the user organisations. A joint hearing on the case in reference is yet to be set up. There may be some points of action from the side of the port arising out of the joint hearing proceedings. That being so, it will take some more time for this case to mature for final consideration of this Authority.

5. Therefore, and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority decides to approve upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as interim rate on an ad hoc basis pending final rates to be approved by this Authority after completion of the consultation process. The final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. The interim rate adopted in an ad hoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rate and final rate.

6.1. In the result, and for the reasons explained above, and based on collective application of the mind, this Authority approves upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations alongwith the Performance Standards for the KOPT-HDC attached as **Annex – I**, purely on ad hoc basis pending fixation of final rates. The final rates to be approved by this Authority will have prospective effect.

6.2. Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.

6.3. In this regard, it is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002. In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority advises the port to apply the ceiling rates to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses.

6.4. The port is requested to take necessary action for implementation of the adhoc upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Ext./431/16]

Annex - I

KOLKATA PORT TRUST – HALDIA DOCK COMPLEX AD HOC UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES

Part I - Definitions and General conditions

(I). Definitions:

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.

- (vi). 'Shore handling agent' is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.

(II). General conditions:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
- (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
- (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
- (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.*
- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). All the charges shall be denominated in Indian Rupees.
- (vi). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.

- (vii). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (viii). (a). The tariff notified is ceiling level.
- (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (c). The authorized agent may also, if he so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (x). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (xi). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xii). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January and 31st December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1st April of the relevant year till 31st March of the following year.
- (xiii). (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
- (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with this Scale of Rates will be applicable.
- (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
- (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.

- (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
- (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.9. of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xiv). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (xv). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xvi). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.
- (xvii). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xviii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.
- (xix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xx). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xxi). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005 -
 - (a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
 - (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship

shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)

Part - II

S.1. Stevedoring and Shore Handling Agents working at Haldia Dock Complex, who will be issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall not levy charges exceeding the following rates:

S.2. **Charges for Supply & Service of Equipment in hatches on-board ship at berth for discharging cargo by using ship's crane.**

S.2.1. **Charges for Supply & Service of Payloader in hatches on-board ship at berth for discharging Dry Bulk cargo by using ship's crane.**

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (In ₹)
1.	All Dry Bulk cargo viz Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal), Met. Coke, Lime Stone, Manganese Ore, Iron Ore Fines & Lumps, MOP, Rock Phosphate, Sulphur, Clunker, Gypsum, Sugar etc.	10.00

S.2.2. **Charges for Supply & Service of Equipment in hatches on-board ship at berth for discharging Break Bulk cargo by using ship's crane.**

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Project Cargo, Machinery, Spares	49.28
2.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	50.52
3.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	21.66
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	37.88

Note to S.2 above:

The rates under S.2 will be applicable uniformly on the entire quantity of cargo discharged from the ship at the berth, irrespective of the actual time of use of the equipment.

S.3 Charges for shore handling operation

S.3.1 **Charges for shore handling operation for Dry Bulk cargo discharged by ship's crane and delivered directly from Jetty to consignee premises.**

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal)	35.71
2.	Met. Coke	37.99
3.	Lime Stone	32.45
4.	Manganese Ore	30.24
5.	Iron Ore Fines & Lumps	34.19

6.	MOP, Rock Phosphate, Sulphur	37.04
7.	Clinker, Gypsum	30.45
8.	Sugar	35.71

Note: If any new cargo is handled which is not included in the list, then KOPT will categorize the cargo with any of the aforesaid cargo groups based on the nature, physical characteristics and method of handling of that cargo.

S.3.2 Charges for shore handling operation for Dry Bulk cargo discharged by MHC and delivered directly from Jetty to consignee premises.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (In ₹)
1.	All Dry Bulk cargo viz. Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal), Met. Coke, Lime Stone, Manganese Ore, Iron Ore Fines & Lumps, MOP, Rock Phosphate, Sulphur, Clinker, Gypsum, Sugar etc.	35.56

S.3.3 Charges for shore handling operation for Dry Bulk cargo discharged by Ship's Crane and transferred & stored in storage area inside port premises.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal)	106.35
2.	Met. Coke	103.65
3.	Lime Stone	104.76
4.	Manganese Ore	90.07
5.	Iron Ore Fines & Lumps	110.40
6.	MOP, Rock Phosphate, Sulphur	101.08
7.	Clinker	88.15
8.	Gypsum	98.30
9.	Sugar	97.42

Note: If any new cargo is handled which is not included in the list, then KOPT will categorize the cargo with any of the aforesaid cargo groups based on the nature, physical characteristics and method of handling of that cargo.

S.3.4 Charges for shore handling operation for Dry Bulk cargo discharged by MHC and transferred & storage stored in area inside port premises.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (In ₹)
1.	All Dry Bulk cargo viz Coking Coal, Other Coal (except Thermal Coal), Met. Coke, Lime Stone, Manganese Ore, Iron Ore Fines & Lumps, MOP, Rock Phosphate, Sulphur, Clinker, Gypsum, Sugar etc.	91.57

S.3.5 Charges for shore handling operation for Break Bulk cargo discharged by Ship's Crane and transferred & storage stored in area inside port premises.

Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (In ₹)
1.	All Bag cargo containing Fertiliser, Food grain, Sugar, Cement and other commodities having unit weight upto 50 kg.	167.33
2.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	129.91
3.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	55.70
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	138.89
5.	Project Cargo, Machinery, Spares	172.48

Note: If any new cargo is handled which is not included in the list, then KoPT will categorize the cargo with any of the aforesaid cargo groups based on the nature, physical characteristics and method of handling of that cargo.

Note to S.3

- (i). For transfer/delivery of cargo from Jetty direct to consignee's premises, the above rate does not include supply of transport (for delivery) by the Handling Agent. The same shall be arranged by the concerned importer/exporter/receiver of cargo, at their own cost.
- (ii). In case of Bag cargo (unit bag weight upto 50kg), the shore handling charge includes supply of trucks by the Handling Agent for transportation of cargo between the jetty and the storage yard including loading & unloading on and from truck in such operation.

Part – III

S.4. Stevedoring and Shore Handling Agents working at Haldia Dock Complex, who will be issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall comply with the following productivity norms and the ceiling rate proposed in Part II is subject to fulfillment of productivity norms.

S.4.1. Productivity Norms - For the purpose of levy of rates under this Scale of Rates, achievement of the following productivity levels will be applicable.

S.4.1.1 Dry Bulk Cargo

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

S.4.1.2 Break Bulk Cargo handled by ship's crane

Sl. No.	Commodity	Productivity Norms in Tonnes per Hook per Shift
1.	All Bag Cargo, Project Cargo, Machinery, Spares	150
2.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	256
3.	Steel Coils, HR Coils, WR Coils	597
4.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	195

S.4.3. Norms for Clearance of Cargo from Jetty and Penalty for Non-Achievement of the same.

- S.4.3.1.** The shore handling agent will be allowed 6 hours' time in case of dry bulk cargo and 2 hours' time in case of break bulk cargo from the time of completion of vessel's discharge/loading to clear the cargo from the jetty either by way of removal to the stack yard or by way of direct delivery from the jetty.
- S.4.3.2.** If the agent fails to achieve the above said norms as per S.4.3.1, then for every additional hour or part thereof taken by the Handling Agent to clear the cargo he will pay penalty @ two times the berth hire charges after expiry of initial 6 hours / 2 hours' time as the case may be.
- S.4.3.3.** If the Shore Handling Agent fails to clear the cargo from the jetty within 6 hours / 2 hours as the case may be for 3 consecutive vessels, then Chairman may at any time suspend the license for such period as he may deem fit or cancel the license or refuse to renew the license.

Note: In case of MHC Berth, the time of the last MHC cycle/unloading of last pay loader from the vessel as the case may be as certified by HDC will be considered as the completion time in case of unloading of cargo.

- - - -